



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 59]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 12, 2019/माघ 23, 1940

No. 59]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 12, 2019/MAGHA 23, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 31 जनवरी, 2019

सं. टीएमपी/67/2018-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम 1963(1963 का 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, ब्यूटेन और प्रोपेन के लिए निर्धारित पंपिंग-दर आरंभ करने के एक साथ निष्पादन और प्रोत्साहन मानदंड लागू करने और हल्दिया आर्यल जेट्टीज़ पर सभी लिक्विड कार्गो (खाद्य तेलों को छोड़ कर) के लिए निर्धारित पंपिंग-दर पूरा न करने पर दंडात्मक मानकों में संशोधनों के लिए इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/67/2018-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2019 के 18वें दिन पारित)

यह मामला ब्यूटेन और प्रोपेन के लिए निर्धारित पंपिंग-दर आरंभ करने के एक साथ निष्पादन और प्रोत्साहन मानदंड लागू करने और हल्दिया आर्यल जेट्टीज़ पर सभी लिक्विड कार्गो(खाद्य तेलों को छोड़ कर) के लिए निर्धारित पंपिंग-दर पूरा न करने पर दंडात्मक मानकों में संशोधनों से संबंधित है।

2.1. इससे पूर्व नवंबर 2016 के माह में केओपीटी द्वारा दरमानों में सामान्य संशोधन से संबंधित मई 2016 में प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/23/2016 केओपीटी दिनांक 17 नवंबर 2016 में केओपीटी के दरमानों में संशोधन किया गया था यह आदेश भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 14 पर दिनांक 12 जनवरी 2017 को अधिसूचित किया गया था और यह 31 मार्च 2019 तक वैध है।

2.2. इस आदेश के द्वारा प्राधिकरण ने निम्नलिखित प्रत्येक लिक्विड कार्गो के लिए बेंचमार्क पंपिंग दरों को अधिसूचित किया था जिसमें दरमानों के खंड 21.5 के तहत ब्यूटेन और प्रोपेन के लिए पृथक-पृथक दरें शामिल की गई थीं:

क्रम सं.	कार्गो	बेंचमार्क पंपिंग दर [कि.लि./घंटा]]
1	अमोनिया एनीहाईड्रस	500
2	एविएशन टरबाइन फ्यूल	450
3	ब्यूटेन	800
4	फर्नेस आयल	750
5	हाई स्पीड डीज़ल	750
6	नेप्ट्रा	900
7	प्रोपेन	650
8	पैराज़ाईलीन	500
9	पाई गैस	500
10	सुपीरियर केरोसीन आयल	550
11	मोटर स्प्रिट	550
12	कूड आयल (पेट्रोलियम)	2700
13	बिटुमन	300

3.1. इस परिदृश्य में केओपीटी ने अपने पत्र सं. जीएम(टी)/74/जीएमटी-478 दिनांक 31 अगस्त 2018 में निम्न अनुरोध किया है:

(i) पाइपलाइन के द्वारा कूड, पीओ, एलपीजी, नैप्ट्रा, अमोनिया और अन्य रसायनों जैसी विभिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए नदी पर 3 आयल जेट्टियां हैं। इन जेट्टियों का अधिकतम उपयोग करने तथा पोतों के टर्न अराउंड समय को कम करने के लिए, बेंचमार्क पंपिंग-दर तथा विभिन्न पीओएल उत्पादों और रसायनों के लिए पंपिंग दर बेंचमार्क प्राप्त न कर पाने की स्थिति में दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किए गए थे और प्राधिकरण द्वारा उसे अधिसूचित करके 12-01-2017 से प्राभावी कर दिया गया था।

(ii) अधिसूचना के अनुसार ब्यूटेन की बेंचमार्क पंपिंग दर 800 कि. लि. प्रतिघंटा और प्रोपेन की पंपिंग दर 650 कि. लि. प्रति घंटा तय की गई थी ब्यूटेन और प्रोपेन, एलपीजी के पृथक-पृथक घटक हैं और उन्हें एक के बाद एक करके डिसचार्ज किया जाता है तथा इस प्रकार प्राधिकरण ने ब्यूटेन और प्रोपेन के लिए पृथक पृथक पंपिंग दर निर्धारित की थी।

(iii) तथापि टर्मिनल के एक आपरेटर मै. हिन्दुस्तान एजीज़ एलपीजी लिमिटेड(एचएएएल) ने ब्यूटेन और प्रोपेन का एक-साथ निपटान आरंभ कर दिया था परंतु इनका एक-साथ निपटान संबंधी कोई विशिष्ट पंपिंग दर न होने के कारण पोतों के निष्पादन का मूल्यांकन करना कठिन है।

(iv) इसलिए ब्यूटेन और प्रोपेन के एक-साथ निपटान के लिए पंपिंग दर तय करने के लिए एचएएएल के साथ विचार विमर्श किया गया तथा तय किया गया कि ब्यूटेन और प्रोपेन के एक-साथ निष्पादन दर के जोड़ की अपेक्षाकृत औसतन दर की तुलना में 40 प्रतिशत उच्च-दर निर्धारित कर दी जाए। इस प्रकार ब्यूटेन और प्रोपेन के एक-साथ निपटान के लिए बैचमार्क निष्पादन दर (800 नि.लि. + 650 कि. लि.) / 2 = 725 कि. लि. प्रति घंटा x 1.4 = 1015 कि. लि. प्रति घंटा। एचएएएल के साथ केओपीटी की बैठक की कार्यवृत्त की एक प्रति केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है।

(v) इसके अलावा, निर्धारित निष्पादन दर प्राप्त करने के अथवा न करने पर निम्न खंडों को शामिल करने का प्रस्ताव किया गया।

(क) किसी भी पोत पर) उपर्युक्त निष्पादन मानकों से 2 घंटे अधिक या या इससे कम कार्य-समय(कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगने पर कोई अर्थदंड नहीं लिया जाएगा।

(ख) यदि किसी पोत पर उपर्युक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के आधार पर 2 घंटे से अधिक कार्य समय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगता है तो कार्य पूरा होने के समय तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके किसी अंश के लिए सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा प्रभार अर्थ-दंड के रूप में लगाया जाएगा।

(ग) इसके अतिरिक्त यदि पोत की पंपिंग दर बैचमार्क पंपिंग दर से अधिक हो जाती है तो निम्नानुसार प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा :
यदि पोत पर निर्धारित कार्य समय से 2 घंटे से भी अधिक समय के बराबर कम समय लगता है तो लागू बर्थ किराया की 5 प्रतिशत दर से, बचाए गए प्रत्येक घंटे के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। तथापि 2 घंटे तक की बचत के लिए कोई प्रोत्साहन प्रदान नहीं किया जाएगा।

(vi) कोओपीटी के न्यासी बोर्ड ने निर्धारित निष्पादन दर प्राप्त करने अथवा न करने की स्थिति में अर्थ-दंड लगाने अथवा प्रोत्साहन प्रदान करने संबंधी उपर्युक्त खंड का अनुमोदन कर दिया है।

(vii) कथित अर्थदंड/प्रोत्साहन मानक, ब्यूटेन और प्रोपेन का निष्पादन एक साथ हल्दिया आयल जेट्टियों पर प्रहस्तित किए जाने वाले सभी लिक्विड कार्गो (खाद्य तेलों को छोड़ कर) के लिए लागू होंगे।

(viii) निर्धारित कार्यवृत्ति की घंटों में गणना के लिए भार (टनों में) को मानक पंपिंग दर से विभाजित किया जाएगा और इसकी आपरेशन रिकार्ड के अनुसार वास्तविक तुलना की जाएगी।

(ix) कार्य निष्पादन पूरा न करने की स्थिति में पोत के मालिक/एजेंट पर अर्थ-दंड लगाया जाएगा। इसी प्रकार उच्च निष्पादन मानक पूरा करने पर पोत के मालिक/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा।

(x) ब्यूटेन और प्रोपेन के साथ साथ निष्पादन मानकों के साथ और और प्रोत्साहक/अर्थदंड आधारित निष्पादन मानकों की शुरुआत करने से एलपीटी टैंकरों तथा पीओएल और रसायन पोतों के निष्पादन में सुधार होने की आशा है जिससे हल्दिया आयल जेट्टियों की कार्य क्षमता में वृद्धि होगी।

3.2. उपर्युक्त उल्लेखीकरण और क्योंकि ब्यूटेन और प्रोपेन के एक-साथ निष्पादन कार्य के बारे में, वर्तमान दरमानों में कोई निष्पादन मानक नहीं है तथा न ही प्रोत्साहन मानक, इसलिए केओपीटी ने उन्हें केओपीटी के मौजूदा दरमानों के खंड 21.5 के तहत शामिल किए जाने का अनुरोध किया है।

3.3. केओपीटी ने न्यासी बोर्ड के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत की है जिसमें उनके संकल्प संख्या आर/85/एचडीसी/एसएच एंड सीएच/3/06/2018 दिनांक 28-06-2018 के संदर्भ में प्रस्ताव का अनुमोदन किया गया है।

4. निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप, केओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 31 अगस्त 2018 की प्रति संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के सूझावानुसार हमारे दिनांक 12 सितंबर 2018 और 14 सितंबर 2018 के अंतर्गत उनकी टिप्पणियां मंगवाने के लिए भेजी गई थी। कुछ उपयोक्ता संगठनों ने अपनी अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। कथित टिप्पणियां केओपीटी को फीडबैक जानकारी के तौर पर भेजी गई थीं। केओपीटी ने 21 दिसंबर 2018 के पत्र के अंतर्गत अपनी प्रतिक्रिया दी है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर केओपीटीसे हमारे दिनांक 15 अक्टूबर 2018 के पत्र के अंतर्गत कुछ स्पष्टीकरण और केओपीटी की उस पर प्रतिक्रिया को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण	केओपीटी की प्रतिक्रिया																																	
(i)	प्रोपेन और ब्यूटेन के पृथक-पृथक बेंचमार्क निष्पादन दर के जोड़ पर विचार करने की अपेक्षा ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन दर के औसत का 1.4 गुणा परिकलित करने के प्रस्ताव का कारण का उल्लेख करें।	ब्यूटेन और प्रोपेन का एक साथ निष्पादन करने के लिए दोनों के निष्पादन के जोड़ का मानक एक अच्छा मानक माना जाना चाहिए जैसा कि वे दो अलग-अलग मॅरीन अनलोडिंग आर्म्स एंड पाइप लाइंस के द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं। तथापि हितधारकों के साथ चर्चा के दौरान उन्होंने अनुरोध किया है कि शुरुआती स्तर पर निम्नतर बेंचमार्क पंपिंग दर रखी जाए और तदनुरूप जैसा कि उनके साथ चर्चा की गई ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन का बेंचमार्क, दोनों की अलग-अलग निष्पादन दर के औसत का 1.4 गुणा निर्धारित किया गया है।																																	
(ii)	प्रोपेन और ब्यूटेन की पृथक-पृथक बेंचमार्क निष्पादन दर के औसत का 1.4 गुणा से संबंधित आनुपातिक निर्धारण के औचित्य का विवरण दें।																																		
(iii)	केओपीटी का एचडीसी पर ब्यूटेन और प्रोपेन का पिछले वर्ष एक साथ निष्पादन /पंपिंग दर का विवरण दें।	<div>16 पोतों की एक-साथ पंपिंग के संबंध में दिसंबर 2017 से नवंबर 2018 तक पंपिंग निष्पादन दर का विवरण नीचे दिया गया है:</div> <table><tr><th colspan="6">तिथि: दिसंबर 2017 से नवंबर 2018</th></tr><tr><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">एमटी स्कार्पियो</td><td>ब्यूटेन</td><td>9020</td><td>15153</td><td rowspan="2">30783</td></tr><tr><td>प्रोपेन</td><td>9016</td><td>15629</td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td rowspan="2">एमटी कोबाइ</td><td>ब्यूटेन</td><td>6483</td><td>10916</td><td rowspan="2">23064</td></tr><tr><td>प्रोपेन</td><td>6996</td><td>12148</td></tr><tr><td rowspan="2">3</td><td rowspan="2">एमटी तिरुमला गैस</td><td>ब्यूटेन</td><td>2073</td><td>3478</td><td rowspan="2">7771</td></tr><tr><td>प्रोपेन</td><td>2484</td><td>4293</td></tr></table>	तिथि: दिसंबर 2017 से नवंबर 2018						1	एमटी स्कार्पियो	ब्यूटेन	9020	15153	30783	प्रोपेन	9016	15629	2	एमटी कोबाइ	ब्यूटेन	6483	10916	23064	प्रोपेन	6996	12148	3	एमटी तिरुमला गैस	ब्यूटेन	2073	3478	7771	प्रोपेन	2484	4293
तिथि: दिसंबर 2017 से नवंबर 2018																																			
1	एमटी स्कार्पियो	ब्यूटेन	9020	15153	30783																														
		प्रोपेन	9016	15629																															
2	एमटी कोबाइ	ब्यूटेन	6483	10916	23064																														
		प्रोपेन	6996	12148																															
3	एमटी तिरुमला गैस	ब्यूटेन	2073	3478	7771																														
		प्रोपेन	2484	4293																															

4	एमटी फूजी गैस	ब्यूटेन	4250	7137	14506
		प्रोपेन	4244	7369	
5	एमटी गैस कामर्स	ब्यूटेन	9500	16001	30773
		प्रोपेन	8500	14771	
6	एमटी सर्जैण्ट	ब्यूटेन	7506	12522	25451
		प्रोपेन	7493	12929	
7	एमटी सिरोको	ब्यूटेन	5504	8738	17069
		प्रोपेन	4501	8331	
8	एमटी कोबाइ	ब्यूटेन	8999	15054	30575
		प्रोपेन	8980	15521	
9	एमटी जग विष्णु	ब्यूटेन	11671	19534	38449
		प्रोपेन	10944	18916	
10	एमटीनोवा स्कोशिया	ब्यूटेन	1717	2972	11288
		प्रोपेन	4216	8316	
11	एमटी गैस टॉरस	ब्यूटेन	9200	16008	36767
		प्रोपेन	10500	20759	
12	एमटी बी डब्ल्यू इनर्जी	ब्यूटेन	10000	16858	34111
		प्रोपेन	10000	17358	
13	एमटी गैस टॉरस	ब्यूटेन	8400	14613.84	31228
		प्रोपेन	8400	16613.69	
14	एमटी कोबाइ	ब्यूटेन	9514	6443	35136
		प्रोपेन	9498	18693	
15	एमटी सर्जैण्ट	ब्यूटेन	8505	16443	33259
		प्रोपेन	8522	16816	
16	एमटी बी डब्ल्यू टोक्यो	ब्यूटेन	9980	17363	38143
		प्रोपेन	10500	20780	

क्रम सं.	वास्तविक कार्य घंटे (घंटे/एफ डब्ल्यू में)	बैचमार्क पंपिंग घंटे	वास्तविक पंपिंग (कि.लि./ घंटा.)	बैचमार्क पंपिंग दर (कि.लि./ घंटा.)
1	30.80	30.33	999	1015
2	24.90	22.72	926	1015
3	8.90	7.66	873	1015
4	16.70	14.29	869	1015
5	35.60	30.32	864	1015

		<table><tr><td>6</td><td>25.10</td><td>25.07</td><td>1014</td><td>1015</td></tr><tr><td>7</td><td>20.80</td><td>16.82</td><td>821</td><td>1015</td></tr><tr><td>8</td><td>28.90</td><td>30.12</td><td>1058</td><td>1015</td></tr><tr><td>9</td><td>42.80</td><td>37.88</td><td>898</td><td>1015</td></tr><tr><td>10</td><td>13.50</td><td>11.12</td><td>836</td><td>1015</td></tr><tr><td>11</td><td>33.10</td><td>36.22</td><td>1111</td><td>1015</td></tr><tr><td>12</td><td>38.80</td><td>33.61</td><td>879</td><td>1015</td></tr><tr><td>13</td><td>30.00</td><td>30.77</td><td>1041</td><td>1015</td></tr><tr><td>14</td><td>32.60</td><td>34.62</td><td>1078</td><td>1015</td></tr><tr><td>15</td><td>30.40</td><td>32.77</td><td>1094</td><td>1015</td></tr><tr><td>16</td><td>42.40</td><td>37.58</td><td>900</td><td>1015</td></tr></table> <p>वर्ष 2017-18 के दौरान 2.49 मी.ट. एलपीजी का प्रहस्तन किया गया था और आशा है कि चालू वित्त वर्ष के दौरान 3 एमएमटी एलपीजी प्रहस्तित किया जाएगा। इस बढ़ोतरी और पोतों की संख्या में वृद्धि के लिए अनिवार्य है जीम निष्पादन दर में वृद्धि की जाए और और जेट्टियों के उपयोग में पोतों के टर्न आराऊंड समय में कमी लाई जाए।</p>	6	25.10	25.07	1014	1015	7	20.80	16.82	821	1015	8	28.90	30.12	1058	1015	9	42.80	37.88	898	1015	10	13.50	11.12	836	1015	11	33.10	36.22	1111	1015	12	38.80	33.61	879	1015	13	30.00	30.77	1041	1015	14	32.60	34.62	1078	1015	15	30.40	32.77	1094	1015	16	42.40	37.58	900	1015
6	25.10	25.07	1014	1015																																																					
7	20.80	16.82	821	1015																																																					
8	28.90	30.12	1058	1015																																																					
9	42.80	37.88	898	1015																																																					
10	13.50	11.12	836	1015																																																					
11	33.10	36.22	1111	1015																																																					
12	38.80	33.61	879	1015																																																					
13	30.00	30.77	1041	1015																																																					
14	32.60	34.62	1078	1015																																																					
15	30.40	32.77	1094	1015																																																					
16	42.40	37.58	900	1015																																																					
(iv)	संदर्भगत प्रस्ताव में पत्तनके द्वारा अर्जन करने योग्य अतिरिक्त वार्षिक राजस्व का पुष्टिकरण करें।	<p>चालूवित्त वर्ष के दौरान 0.51 एमएमटी एलपीजी के बड़े हुए प्रहस्तन से, 107.73 करोड़ प्रति मी. टन की दर से लगभग रु.5.5 करोड़ और पोत संबंधी प्रभारों में रु. 41.90 लाख प्रति पोत की दर से रु. 12.57 करोड़ अतिरिक्त घाट-भाड़ा प्राप्त होने की आशा है।</p> <p>घटनाक्रम के अनुसार एलपीजी का पार्सल भार लगभग 16.940 मी. टन होता है और तथा एलपीजीके अतिरिक्त 0.51 एमएमटी के अनुसार लगभग 30 अतिरिक्त पोतों के प्रहस्तन होने की आशा है।</p>																																																							
(v)	प्रस्तावित बैचमार्क पंपिंग-दर और प्रोत्साहन और अर्थदंड स्कीम में शामिल किए जाने वाले ड्राफ्ट दरमानों का उल्लेख करें।	<p>ड्राफ्ट दरमानों में शामिल करने के लिए प्रस्तावित बैचमार्क पंपिंग-दर तथा प्रोत्साहन एवं अर्थदंड स्कीम इस प्रकार है: “S.21.5.1(क) यदि हल्दिया आयल जेट्टी पर प्रहस्तनाधीन कोई पोत लिक्विड बल्क कार्गो के मामले में नीचे दी गई बैचमार्क पंपिंग-दर मानक प्राप्त करने में विफल हो जाता है तो उसके लिए उसे अलग से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देना होगा।</p> <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>कार्गो</th><th>बैचमार्क पंपिंग दर [कि.लि./घंटा]</th></tr><tr><td>1</td><td>अमोनिया एनीहाईड्रस</td><td>500</td></tr><tr><td>2</td><td>एविएशन टरबाइन फ्यूल</td><td>450</td></tr><tr><td>3</td><td>ब्यूटेन</td><td>800</td></tr><tr><td>4</td><td>फर्नेस आयल</td><td>750</td></tr><tr><td>5</td><td>हाई स्पीड डीज़ल</td><td>750</td></tr><tr><td>6</td><td>नेप्ट्रा</td><td>900</td></tr><tr><td>7</td><td>प्रोपेन</td><td>650</td></tr><tr><td>8</td><td>पैराज़ाईलीन</td><td>500</td></tr><tr><td>9</td><td>पाई गैस</td><td>500</td></tr></table>	क्रम सं.	कार्गो	बैचमार्क पंपिंग दर [कि.लि./घंटा]	1	अमोनिया एनीहाईड्रस	500	2	एविएशन टरबाइन फ्यूल	450	3	ब्यूटेन	800	4	फर्नेस आयल	750	5	हाई स्पीड डीज़ल	750	6	नेप्ट्रा	900	7	प्रोपेन	650	8	पैराज़ाईलीन	500	9	पाई गैस	500																									
क्रम सं.	कार्गो	बैचमार्क पंपिंग दर [कि.लि./घंटा]																																																							
1	अमोनिया एनीहाईड्रस	500																																																							
2	एविएशन टरबाइन फ्यूल	450																																																							
3	ब्यूटेन	800																																																							
4	फर्नेस आयल	750																																																							
5	हाई स्पीड डीज़ल	750																																																							
6	नेप्ट्रा	900																																																							
7	प्रोपेन	650																																																							
8	पैराज़ाईलीन	500																																																							
9	पाई गैस	500																																																							

10	सुपीरियर केरोसीन आयल	550
11	मोटर स्प्रीट	550
12	कूड आयल (पेट्रोलियम)	2700
13	बिटूमन	300
14	ब्यूटेन और प्रोपेन का एक साथ निर्वहन	1015

(ख) अर्थदंड/प्रोत्साहन मानक

(i) किसी भी पोत पर उपर्युक्त निष्पादन मानकों से 2 घंटे अधिक या या इससे कम कार्य-समय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगने पर कोई अर्थदंड नहीं लिया जाएगा।

(ii) यदि किसी पोत पर उपर्युक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के आधार पर 2 घंटे से अधिक कार्यसमय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगता है तो कार्य पूरा होने के समय तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके किसी अंश के लिए सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा प्रभार अर्थ-दंड के रूप में लगाया जाएगा।

(iii) इसके अतिरिक्त यदि पोत की पंपिंग दर बेंचमार्क पंपिंग दर से अधिक हो जाती है तो निम्नानुसार प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा : यदि पोत पर निर्धारित कार्य समय से 2 घंटे से भी अधिक समय के बराबर कम समय लगता है तो लागू बर्थ किराया की 5 प्रतिशत दर से, बचाए गए प्रत्येक घंटे के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। तथापि 2 घंटे तक की बचत के लिए कोई प्रोत्साहन प्रदान नहीं किया जाएगा।

(ग) उपर्युक्त अर्थिक दंड/प्रोत्साहन मानक ब्यूटेन और प्रोपेन का निष्पादन एक साथ हल्दिया आयल जेट्टियों पर प्रहस्तित किए जाने वाले सभी लिक्विड कार्गो (खाद्य तेलों को छोड़ कर) के लिए लागू होंगे।

(घ) निर्धारित कार्यावधि की घंटों में गणना के लिए टनों के भार को पंपिंग दर मानक से विभाजित किया जाएगा और आपरेशन-रिकार्ड के साथ इसकी (वास्तविक की) तुलना की जाएगी।

(ङ) कार्य निष्पादन पूरा न करने की स्थिति में पोत के मालिक/एजेंट पर अर्थ दंड लगाया जाएगा। इसी प्रकार उच्च निष्पादन मानक पूरा करने पर पोत के मालिक/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा।

6.1. इस मामले में केओपीटी के परिसर में 01 नवंबर 2018 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त बैठक में केओपीटी ने प्रस्ताव की एक पॉवर प्वायंट प्रस्तुती पेश की। केओपीटी उपयोजताओं तथा उपयोजता संगठनों ने इस संयुक्त सुनवाई में अपना-अपना पक्ष प्रस्तुत किया।

6.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान एक हितधारकों में से एक- मै. इंडिया ऑयल पेट्रॉनस लिमिटेड द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर केओपीटी इस बात की जांच करने के लिए मान गया कि क्या दो विभिन्न पोतों अर्थात् बहुत ही बड़े गैस वाहकों (वीएलजीसी) और लघु गैस वाहकों (एमजीसी) के लिए, दो भिन्न बेंचमार्क पंपिंग-दरें लागू की जा सकती हैं? तदनुसार, हमारे दिनांक 12 नवंबर 2018 के पत्र के माध्यम से केओपीटी से यह अनुरोध किया गया कि वह प्रस्ताव की यह जांच करे कि क्या वीएलजीसी के लिए उच्चतर बेंचमार्क पंपिंग दर तथा एमजीसी के लिए निम्नतर बेंचमार्क पंपिंग दर का प्रस्ताव कर सकता है और तदनुसार, प्रस्ताव में आशोधन करे तथा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

6.3. प्रत्युत्तर में केओपीटी ने अपने 21 दिसंबर 2018 के पत्र में उल्लेख किया है कि आईओएलपीएल के सुझावानुसार जांच की गई और भिन्न पंपिंग-दरों की शुरुआत करने का कोई महत्व नहीं है। केओपीटी ने उल्लेख किया है कि पंपिंग-दर पोत के आकार पर निर्भर नहीं करती है। पंपों की क्षमता में वृद्धि और यल्लेज की पर्याप्त उपलब्धता आदि पर निर्भर करती है। पंपों की क्षमता में वृद्धि और यल्लेज की पर्याप्त उपलब्धता कायम करके लघु गैस वाहक पोतों के लिए उच्च पंपिंग दर प्राप्त की जा सकती है। इसके अलावा उतारी वाले उन्ही उपकरणों और पाइपलाइनों को उपयुक्त दोनों वर्गों के पोतों में एलपीजी के निष्पादन कार्य हेतु प्रयोग किया जाता है। यह उल्लेख करना संदर्भ विषयक होगा कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान चालू दरमानों में प्रोपेन या ब्यूटेन के लिए पोत पर आधारित पृथक-पृथक बेंचमार्क पंपिंग दर का उल्लेख नहीं किया गया है। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में ब्यूटेन और प्रोपेन के लिए पोतों के आकार से इतर एक साथ निपटान के लिए 1015 कि. लि. बेंचमार्क पंपिंग की एक दर का प्रस्ताव किया गया है।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में दर्ज है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है:

(i) मई 2016 में, केओपीटी द्वारा दर्ज किए गए सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में कोलकाता पल्टन न्यास ने अमोनिया एनहाइड्रस, एविएशन फ्यूल, ब्यूटेन, फर्नेस आयल, हाई स्पीड डीज़ल, नेफ्था, प्रोपेन, पैराज़ाईलिन, पाई गैस, सुपीरियर कैरोसीन आयल, मोटर स्प्रीट, कूड ऑयल (पेट्रोलियम) और बिटुमन जैसे विभिन्न प्रकार के लिक्विड बल्क कार्गो के लिए बेंचमार्क पंपिंग दरों का प्रस्ताव किया था। क्योंकि बेंचमार्क पंपिंग-दरों से कार्गो और पोतों से संबंधित प्रहस्तन कार्यों में एक अनुशासन उत्पन्न होगा पोतों के टर्न अराऊंड कार्य में तीव्रता (समय में कमी) आएगी, इसलिए, प्राधिकरण ने दिनांक 17 नवंबर 2016 के अपने आदेश के अंतर्गत विभिन्न लिक्विड कार्गो के लिए पल्टन के द्वारा यथा प्रस्तावित बेंचमार्क पंपिंग दरों का अनुमोदन कर दिया था।

(ii) कुछ स्थितियां ऐसी भी पैदा हुई हैं जब ब्यूटेन और प्रोपेन का निष्पादन एक-साथ किया गया और इनके लिए विशिष्ट बेंचमार्क पंपिंग दरों के निर्धारण के लिए केओपीटी, ब्यूटेन और प्रोपेन के एक-साथ निष्पादन के लिए पोतों के निष्पादन कार्य का मूल्यांकन करने की स्थिति में नहीं है। तदनुसार, केओपीटी ने संदर्भगत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसमें ब्यूटेन और प्रोपेन का एकसाथ निष्पादन से संबंधित दरमानों में एक अलग दर के तौर पर उल्लेखित बेंचमार्क पंपिंग दर के लिए निर्धारण की प्रविष्टि हेतु अनुमोदन करने का अनुरोध किया गया है। केओपीटी के प्रस्ताव को न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

(iii) केओपीटी द्वारा अपने 31 अगस्त 2018 के प्रस्ताव में कार्रवाई के दौरान संदर्भगत मामले में प्राप्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ किए गए किए गए उल्लेखों का निम्न प्रकार से विश्लेषण किया गया है।

(iv)(क) केओपीटी के मौजूदा दरमानों में पृथक-पृथक बैच मार्क पंपिंग दरें ब्यूटेन के लिए 800 कि. लि. और प्रोपेन के लिए 650 कि. लि. प्रति घंटा उल्लेखित हैं। संदर्भगत मामले में ब्यूटेन और प्रोपेन का निष्पादन एक साथ करने के लिए केओपीटी ने 1015 कि.लि. प्रति घंटा की बैचमार्क निष्पादन दर का प्रस्ताव किया है। 1015 कि. लि. प्रति घंटा की यह बैचमार्क प्रस्तावित दर ब्यूटेन और प्रोपेन दोनों की निर्धारित निष्पादन बैचमार्क पंपिंग दरों की औसत दर से 40 प्रतिशत अधिक [(उच्चतर: ब्यूटेन के लिए 800 कि.लि. + प्रोपेन के लिए 650 कि.लि. प्रति घंटा) / 2x 1.4 गुणा] रखी गई है।

(ख) यह विचार करते हुए कि ब्यूटेन और प्रोपेन का एक-साथ निष्पादन मैरी अनलोडिंग आर्म्स एंड पाइपलाइंस द्वारा किया जाएगा, इसलिए इनके एक साथ निष्पादन के लिए बेहतर है कि दोनों निष्पादनों के निष्पादन मानक को जोड़ दिया जाए अर्थात् 1450 कि. लि. प्रति घंटा। तथापि संबंधित हितधारकों के साथ विचार विमर्श करने के पश्चात्, पत्तन ने आरंभ में दोनों की अलग-अलग पंपिंग दरों के औसत का 1.4 गुणा पर बैचमार्क पंपिंग दर तय करने का निर्णय लिया है अर्थात् 1015 कि. लि. प्रति घंटा।

(ग) यद्यपि, पत्तन ने यह कहा है कि 1015 कि. लि. प्रति घंटा की बैचमार्क पंपिंग-दर हितधारकों के साथ परामर्श के आधार पर तय की गई है तो हिन्दुस्तान ऐजर्स एलपीजी लिमिटेड (हॉल) और अटलांटिक शिपिंग प्रा.लि. (एएसपीएल) जैसे हितधारकों ने रिपोर्ट किया है कि 1015 कि.लि. प्रतिकी बैचमार्क पंपिंग दर केओपीटी द्वारा मनमाने (आरबीट्ररी) ढंग से तय की गई है।

(घ) तथापि, ध्यान देने योग्य बात यह है कि सभी पोतों के लिए, ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन कार्य की बैचमार्क पंपिंग-दर 1015 कि.लि. प्रति घंटा की दर निकाली है। केओपीटीने दिसंबर 2017 से नवंबर 2018 तक एक वर्ष की अवधि का विवरण देकर उपर्युक्त तथ्य को पुष्ट किया है। इसके अलावा, केओपीटी का विचार है कि यदि पोत अपनी पंपिंग क्षमता में वृद्धि करते हैं और यल्लेज उपलब्ध कराते हैं तो अन्य पोत भी प्रस्तावित बैचमार्क पंपिंग दर प्राप्त कर सकते हैं।

(v) केओपीटी द्वारा दिसंबर 2017 से नवंबर 2018 तक के प्रस्तुत आंकड़ों से देखा जा सकता है केओपीटी की रिपोर्ट के अनुसार निम्न पोतों ने 1015 कि.लि. की बैचमार्क पंपिंग दर प्राप्त की है। कोई भी पोत 1450 कि. लि. की बैचमार्क के निकट भी नहीं पहुंचता है जो दोनों के निष्पादन मानकों = 1450 कि.लि. अर्थात् ब्यूटेन के लिए 800 कि. लि. प्रति घंटा तथा प्रोपेन के 650 कि. लि. प्रति घंटा की दर का जोड़ है। ऐसे परिदृश्य में ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन कार्य के लिए 1450 कि.लि. प्रति घंटा की दर को लिखितरूप में तय करना उपयुक्त नहीं लगता है। वो भी उस स्थिति में जब डाटा से यह मालूम हो कि यह लक्ष्य पहले प्राप्त नहीं किया जा सका है। यह मानते हुए कि यह पहली बार है कि ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन कार्य के लिए बैचमार्क पंपिंग दर का निर्धारण किया जाना है तथा न्यासी बोर्ड के अनुमोदन को ध्यान में रखते हुए यह प्राधिकरण ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन की 1015 कि.लि. प्रति घंटा की दर को, पोर्ट के प्रस्ताव के अनुसार फिलहाल कुछ समय के लिए निर्धारित करने की इच्छुक है। बैचमार्क पंपिंग-दरों की अगली समीक्षा में पत्तन को ब्यूटेन और प्रोपेन का एक साथ निष्पादन करने की 1450 कि. लि. प्रति घंटा की बैचमार्क पंपिंग-दर तय करने के संबंध में कदन उठाने का परामर्श दिया जाता है।

(vi) केओपीटी के वर्तमान दरमानों में यह उल्लेख किया गया है कि यदि हल्दिया ऑयल जेट्टियों पर कार्यरत लिक्विड बल्क कार्गो पोत सांकेतिक बैचमार्क पंपिंग दर को प्राप्त करने में विफल हो जाता है तो उस पोत पर प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार के बराबर अर्थ-दंड के तौर पर बर्थ किराया प्रभार अलग से देना होगा। केओपीटी ने अब अर्थ-दंड के प्रावधानों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि:-

(क) किसी भी पोत पर) उपर्युक्त निष्पादन मानकों से 2 घंटे अधिक या या इससे कम कार्य-समय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगने पर कोई अर्थदंड नहीं लिया जाएगा।

(ख) यदि किसी पोत पर उपर्युक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के आधार पर 2 घंटे से अधिक कार्यसमय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगता है तो कार्य पूरा होने के समय तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके किसी अंश के लिए सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा प्रभार अर्थ-दंड के रूप में लगाया जाएगा

प्रदत्त है कि प्रस्तावित प्रावधान, एचडीसी पर पाइपलाइनों के माध्यम से खाद्य तेलों के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन/अर्थ-दंड आधारित निष्पादन मानक निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/59/2017-केओपीटी दिनांक 14 नवंबर 2017 के द्वारा अनुमोदित दंडात्मक प्रावधानों के अनुरूप पाए गए हैं, और न्यासी बोर्ड ने अर्थदंड के प्रावधानों को अनुमोदन प्रदान किया है, प्रस्तावित अर्थ-दंड प्रावधानों का अनुमोदन किया जाता है।

(vii) केओपीटी ने प्रोत्साहन के लिए प्रावधान किया है कि यदि पोत पर निर्धारित कार्य समय से 2 घंटे से भी अधिक समय के बराबर कम समय लगता है तो लागू बर्थ किराया की 5 प्रतिशत दर से, बचाए गए प्रत्येक घंटे के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। तथापि 2 घंटे तक की बचत के लिए कोई प्रोत्साहन प्रदान नहीं किया जाएगा। क्योंकि, निष्पादन मानक, एचडीसी पर पाइपलाइन के माध्यम से खाद्य तेलों के लिए प्रोत्साहन/अर्थ-दंड आधारित निष्पादन मानक निर्धारित करते समय प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/59/2017-केओपीटी दिनांक 14 नवंबर 2017 के अंतर्गत अनुमोदित प्रोत्साहन प्रावधान के अनुरूप हैं और यह विचार करते हुए कि न्यासी बोर्ड ने प्रोत्साहन प्रावधान का अनुमोदन किया है, प्रस्तावित प्रोत्साहन प्रावधान को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

(viii) केओपीटी ने इस आशय के नोट का भी प्रस्ताव किया है कि उल्लेखित कार्यावधि की गणना घंटों में करने के लिए कार्गो(टनों में) को पंपिंग-दर मानकों से विभाजित किया जाएगा और उसकी तुलना पोत की वास्तविक कार्यावधि से की जाएगी जो आपरेशनल रिकार्ड से ली जाएगी और निष्पादन लक्ष्य-दर पूरा न कर पाने की स्थिति में पोत के स्वामी/एजेंट पर अर्थ-दंड लगाया जाएगा और कि उच्चतर निष्पादन लक्ष्य-दर प्राप्त करने पर पोत के स्वामी/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। ये प्रावधान भी प्राधिकरण द्वारा एचडीसी पर पाइपलाइनों के माध्यम से खाद्य तेलों के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन अर्थ-दंड आधारित निष्पादन मानक निर्धारित करते समय आदेश सं. टीएएमपी/59/2017 केओपीटी दिनांक 14 नवंबर 2017 के द्वारा अनुमोदित प्रावधानों के अनुरूप पाए गए हैं और इन्हें न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है अतः इन्हें अनुमोदित किया जाता है।

(ix) जैसा कि केओपीटी ने कहा है, ब्यूटेन और प्रोपेन के एक साथ निष्पादन से प्रोत्साहन/अर्थदंड आधारित मानकों से एलपीजी टैंकरों तथा अन्य पीओएल और रसायन पोतों के निष्पादन में सुधार होने की आशा की जाती है जिससे हल्दिया आयल जैटियों की क्षमता में वृद्धि दर्ज की गई है, केओपीटी ने उपर्युक्त प्रस्तावित बैंचमार्क पंपिंग-दर के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप निष्पादन में रु.18.07 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा की गई है। स्मरणीय है कि प्राधिकरण द्वारा नवंबर 2016 में जारी सामान्य संशोधन के आदेश के तहत रु. 383 करोड़ के राजस्व का अंतर अभी तक पूरा नहीं किया सका है। केओपीटी के अनुसार, अतिरिक्त कार्गो से रु.18.07 करोड़ का आकलित वह अतिरिक्त राजस्व जो कार्गो की अधिक मात्रा के प्रहस्तन से भविष्य में अर्जित होगा वह राजस्व के अंतर में शामिल कर दिया जाएगा तथा केओपीटी को उसका अनावश्यक लाभ प्राप्त नहीं होगा।

(x) सामान्यतया, मौजूदा दरमानों में किसी भी प्रकार के बदलाव को प्राधिकरण का अनुमोदन भावी प्रभाव से लागू होता है। केओपीटीके न्यासी बोर्ड की 28 जून, 2018 को हुई बैठक के बोर्ड के एजेंडा की प्रति जो संदर्भगत प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई के अनुसार यह पाया गया है कि केओपीटी ने न्यासी बोर्ड के सामने प्रस्ताव रखा है कि यदि प्रस्ताव को न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त होता है तो वह प्राधिकरण के अनुमोदन के पश्चात ही लागू किया जा सकेगा। अन्य शब्दों में, प्रतीत होता है कि केओपीटीने प्रस्तावित प्रावधानों को पहले से ही लागू किया हुआ है, यद्यपि कार्यान्वयन की विशिष्ट तिथि का उल्लेख नहीं किया गया है। प्रशुल्क नीति, 2015 के कार्यान्वयन हेतु कार्यपरक दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार जब-कभी भी, किसी भी पत्तन के दरमानों में एक विशिष्ट सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उल्लेखित नहीं होते हैं तो पत्तन कथित कार्गो सेवा के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। इसके अतिरिक्त कार्यपरक दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 और 5.7.4 के अनुसार पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करके संबंधित उपयोक्ताओं के साथ एक साथ परामर्श करके तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर को लागू कर सकता है। प्रस्तुत मामले में केओपीटी ने पत्तन के स्तर पर उन्हें प्रस्ताव की जानकारी देते हुए मई 2018 में प्रासंगिक हितधारकों के साथ एक बैठक का आयोजन किया था। पत्तन ने प्राधिकरण को वास्तविक जानकारी देते हुए 31 अगस्त 2018 को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। यह अनुचित होगा कि पत्तन से दरमानों के निबंधन और शर्तों में आशोधन या प्रशुल्क के आशोधन के समय रहते कार्रवाई की आशा की जाए। यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रावधानों को केओपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन के आधार पर कार्यान्वयन की तिथि से अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है।

8.1 परिणामतः और उपयुक्त कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात केओपीटी के दरमानों में संशोधन किया जाता है मौजूदा खंड 21.5.1 को निम्न प्रावधानों से बदला जाता है:

(क) "यदि हल्दिया आयल जेट्टी पर प्रहस्तनाधीन कोई पोत लिक्विड बल्क कार्गो के मामले में नीचे दी गई बेंचमार्क पंपिंग-दर मानक प्राप्त करने में विफल हो जाता है तो उसके लिए उसे अलग से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देना होगा।

क्रम सं.	कार्गो	बेंचमार्क पंपिंग दर (कि. लि. प्रति घंटा)
1	अमोनिया एनीहाईड्रस	500
2	एविएशन टरबाइन फ्यूल	450
3	ब्यूटेन	800
4	फर्नेस आयल	750
5	हाई स्पीड डीज़ल	750
6	नेप्टा	900
7	प्रोपेन	650
8	पैराज़ाईलीन	500
9	पाई गैस	500
10	सुपीरियर केरोसीन आयल	550
11	मोटर स्प्रीट	550
12	कूड आयल (पेट्रोलियम)	2700
13	बिटूमेन	300
14	ब्यूटेन और प्रोपेन का एक साथ निष्पादन	1015

(ख) अर्थदंड/प्रोत्साहन मानक

(i) किसी भी पोत पर उपर्युक्त निष्पादन मानकों से 2 घंटे अधिक या या इससे कम कार्य-समय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगने पर कोई अर्थदंड नहीं लिया जाएगा।

(ii) यदि किसी पोत पर उपर्युक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के आधार पर 2 घंटे से अधिक कार्यसमय (कार्गो संबंधी कार्य के पूरा होने तक विचार करते हुए) लगता है तो कार्य पूरा होने के समय तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके किसी अंश के लिए सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा प्रभार अर्थ-दंड के रूप में लगाया जाएगा।

(iii) इसके अतिरिक्त यदि पोत की पंपिंग दर बैचमार्क पंपिंग दर से अधिक हो जाती है तो निम्नानुसार प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा :
यदि पोत पर निर्धारित कार्य समय से 2 घंटे से भी अधिक समय के बराबर कम समय लगता है तो लागू बर्थ किराया की 5 प्रतिशत दर से, बचाए गए प्रत्येक घंटे के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। तथापि 2 घंटे तक की बचत के लिए कोई प्रोत्साहन प्रदान नहीं किया जाएगा।

(ग) उपर्युक्त अर्थिक दंड/प्रोत्साहन मानक व्यूटेन और प्रोपेन का निष्पादन एक साथ हल्दिया आयल जेट्टियों पर प्रहस्तित किए जाने वाले सभी लिक्विड कार्गो (खाद्य तेलों को छोड़ कर) के लिए लागू होंगे।

(घ) निर्धारित कार्यावधि की घंटों में गणना के लिए टनों के भार को पंपिंग-दर मानक से विभाजित किया जाएगा और आपरेशन-रिकार्ड के साथ इसकी (वास्तविक की) तुलना की जाएगी।

(ङ) कार्य निष्पादन पूरा न करने की स्थिति में पोत के मालिक/एजेंट पर अर्थ दंड लगाया जाएगा। इसी प्रकार उच्च निष्पादन मानक पूरा करने पर पोत के मालिक/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा।

(च) निष्पादन और दंड/प्रोत्साहन मानक, ऊपर यथाविनिर्दिष्ट, 26 जून 2018 से प्रभावी होगी और इसकी वैधता केओपीटी के वर्तमान दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य है।

8.2. केओपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह उपर्युक्त प्रावधानों को अपने दरमानों में शामिल करे।

8.3. संशोधित खंड 21.5.1 कार्यान्वयन की तिथि से लागू माना जाता है और इसकी वैधता केओपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता तक अर्थात् 31 मार्च 2019 तक वैध रहेगी। तत्पश्चात् यह अनुमोदन स्वतः ही रद्द हो जाएगा जब तक कि विशेष तौर पर प्राधिकरण द्वारा इसकी वैधता में विस्तार न कर दिया जाए।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन.-III/4/असा./534/18]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st January, 2019

No. TAMP/67/2018-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for introducing Benchmark Pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane and introducing incentive norms and revision of penalty norms against Benchmark Pumping rate for all Liquid Cargoes handled at Haldia Oil Jetties (except Edible Oil), as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/67/2018-KOPT****Kolkata Port Trust**

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri.Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 18th day of January 2019)

This case relates to a proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for introducing Benchmark Pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane and for introducing incentive norms and revision of penalty norms against Benchmark Pumping rate for all Liquid Cargoes handled at Haldia Oil Jetties (except Edible Oil).

2.1. Earlier in the month of November 2016, based on the proposal filed by the KOPT in May 2016 for general revision of the Scale of Rates (SOR), this Authority vide its Order no. TAMP/23/2016-KOPT dated 17 November 2016 has revised the Scale of Rates (SOR) of KOPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 12 January 2017 vide Gazette No. 14, and is valid till 31 March 2019.

2.2. Vide the said Order, this Authority has notified the Benchmark Pumping Rate foreach of the following liquid cargoes including Butane and Propane individually under Section 21.5 of the SOR is as follows:

SI No	Cargo	Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]
1	Ammonia Anhydrous	500
2	Aviation Turbine Fuel	450
3	Butane	800
4	Furnace Oil	750
5	High Speed Diesel	750
6	Naphtha	900
7	Propane	650
8	Paraxylene	500
9	Py Gas	500
10	Superior Kerosene Oil	550
11	Motor Spirit	550
12	Crude Oil (Petroleum)	2700
13	Bitumen	300

3.1. In this backdrop, the KOPT vide its letter No. GM(T)/74/GMT-478 dated 31 August 2018 has made the following submission:

- (i). At Haldia, there are three oil jetties on the river for handling various commodities like Crude, POL, LPG, Naphtha, Ammonia and other chemicals through pipeline. In order to ensure the maximum utilization of the jetties and also to reduce the Turn Round Time (TRT) of the vessels, Benchmark Pumping Rate as well as Penal Berth Hire charge for non-achievement of Bench Mark Pumping Rate for various POL products and chemicals was fixed and notified by the Authority and made effective from 12.01.2017.

(ii). According to said notification, Benchmark Pumping Rate of Butane was fixed at 800 KL per hour and of Propane was fixed at 650 KL per hour. Butane and Propane are separate constituents of LPG and they are discharged one after another and thereby the Authority had fixed separate Pumping rate for Butane and Propane.

(iii). However, one of the Terminal Operators i.e. Hindustan Aegis LPG Ltd (HALL) had initiated simultaneous discharge of Butane and Propane. But due to non-availability of specific Benchmark Pumping Rate for simultaneous discharge of Butane and Propane, it is difficult to assess the performance of the vessels.

(iv). Therefore, fixing up of the Benchmark Pumping Rate for simultaneous discharge of Butane and Propane was discussed with HALL and it was decided that instead of fixing the Benchmark Pumping Rate as sum of the individual rate of Butane and Propane, 40% higher rate compared to the average rate may be fixed. Thus, for simultaneous discharge of Butane and Propane, Benchmark Productivity Rate will be fixed at $(800\text{KL} + 650\text{KL})/2 = 725\text{KL}$ per hr $\times 1.4 = 1015$ KL per hr. [The copy of the Minutes of the Meeting held by KOPT with HALL had been furnished by the KOPT.]

(v). Further, in respect of failure or success in achieving the stipulated discharge rate, the following clauses are proposed to be introduced:

(a). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.

(b). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hours or part thereof taken to complete the cargo operation of the vessel.

(c). Further, if the vessels pumping rate exceeds the Benchmark Pumping Rate, then incentives will be provided as per the following:

If the working time of the vessel (considering hauled in time till completions of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentives will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.

(vi). The Board of Trustees of KOPT have approved to introduce above clauses for levy of penalty or incentives for failure or success in achieving the stipulated discharge rate.

(vii). The said penalty / incentives norms will be applicable for all Liquid Cargoes handled at Haldia Oil Jetties (excepting Edible oil) including for simultaneous discharge of Butane and Propane.

(viii). For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.

(ix). For non-achievement of the performance, the penalty will be imposed on the ship's owner/ agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner / Agent.

(x). The introduction of Benchmark Productivity norms for simultaneous discharge of Butane and Propane as well as performance norm based incentive/ penalty, is expected to bring an improvement in the performance of LPG tankers as well as other POL and chemical vessels, which in turn, will increase the capacity of the Haldia Oil Jetties.

3.2. Based on the above submission and since there is no performance norms for simultaneous discharge of Butane and Propane in the existing SOR nor are there any incentive norms, the KOPT has come up with proposal for inclusion of the same under Section 21.5 of the existing Scale of Rates of KOPT.

3.3. The KOPT has furnished the copy of the Board Resolution approving the proposal in reference vide its resolution no. R/85/HDC/SH&CH/3/06/2018 dated 28.06.2018.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 31 August 2018 was forwarded to the concerned users/ user organizations as suggested by KOPT, vide our letters dated 12 September 2018 and 14 September 2018, seeking their comments. Some of the user organization have furnished their comments. The said comments were forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 21 December 2018.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, some clarification was sought from KOPT vide our letter dated 15 October 2018. The KOPT has responded vide its letter dated 21 December 2018. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon is tabulated below:

Sr. No.	Information/clarification sought by us	Response of KOPT																																																																																																																																																			
(i).	The reason to propose calculation of Benchmark Productivity Rate for simultaneous discharge of Propane and Butane at 1.4 times of average of individual Benchmark Productivity Rate of Propane and Butane instead of considering the sum of individual Benchmark Productivity rates of Propane and Butane, to be explained.	The Benchmark Productivity Norms for simultaneous discharge of Butane and Propane should be ideally the sum of the two Performance Norms as they are discharged through separate Marine Unloading Arms and Pipelines. However, during the discussion with the stakeholders, they have requested initially to fix lower Benchmark Pumping Rate to start with and accordingly as discussed with them, the Benchmark Pumping Rate for simultaneous discharge of Butane and Propane has been fixed as 1.4 times the average of the two individual pumping rate.																																																																																																																																																			
(ii).	Furnish rationale for considering 1.4 times of average of individual Benchmark Productivity Rate of Propane and Butane.																																																																																																																																																				
(iii).	The actual productivity / pumping rate achieved at HDC of KOPT in case of simultaneous discharge of Butane and Propane for the past year to be furnished.	<div>The details of the pumping rate achieved during simultaneous discharge of 16 vessels, which have worked during the period from December 2017 to November 2018 are given below.</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Vessel Name</th><th>Cargo</th><th>Quantity (In MT)</th><th>Quantity (In KL)</th><th>Quantity (In KL)</th></tr><tr><td></td><td colspan="5">Date Dec. 17 to Nov.18)</td></tr><tr><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">M T SCORPIO</td><td>Butane</td><td>9020</td><td>15153</td><td rowspan="2">30783</td></tr><tr><td>Propane</td><td>9016</td><td>15629</td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td rowspan="2">MT KOBAL</td><td>Butane</td><td>6483</td><td>10916</td><td rowspan="2">23064</td></tr><tr><td>Propane</td><td>6996</td><td>12148</td></tr><tr><td rowspan="2">3</td><td rowspan="2">MT TIRUMALA GAS</td><td>Butane</td><td>2073</td><td>3478</td><td rowspan="2">7771</td></tr><tr><td>Propane</td><td>2484</td><td>4293</td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td rowspan="2">MT FUJI GAS</td><td>Butane</td><td>4250</td><td>7137</td><td rowspan="2">14506</td></tr><tr><td>Propane</td><td>4244</td><td>7369</td></tr><tr><td rowspan="2">5</td><td rowspan="2">MT GAS COMMERCE</td><td>Butane</td><td>9500</td><td>16001</td><td rowspan="2">30773</td></tr><tr><td>Propane</td><td>8500</td><td>14771</td></tr><tr><td rowspan="2">6</td><td rowspan="2">MT SERJEANT</td><td>Butane</td><td>7506</td><td>12522</td><td rowspan="2">25451</td></tr><tr><td>Propane</td><td>7493</td><td>12929</td></tr><tr><td rowspan="2">7</td><td rowspan="2">M T SIROCCO</td><td>Butane</td><td>5504</td><td>8738</td><td rowspan="2">17069</td></tr><tr><td>Propane</td><td>4501</td><td>8331</td></tr><tr><td rowspan="2">8</td><td rowspan="2">M T KOBAL</td><td>Butane</td><td>8999</td><td>15054</td><td rowspan="2">30575</td></tr><tr><td>Propane</td><td>8980</td><td>15521</td></tr><tr><td rowspan="2">9</td><td rowspan="2">M T JAG VISHNU</td><td>Butane</td><td>11671</td><td>19534</td><td rowspan="2">38449</td></tr><tr><td>Propane</td><td>10944</td><td>18916</td></tr><tr><td rowspan="2">10</td><td rowspan="2">M T NOVA SCOTIA</td><td>Butane</td><td>1717</td><td>2972</td><td rowspan="2">11288</td></tr><tr><td>Propane</td><td>4216</td><td>8316</td></tr><tr><td rowspan="2">11</td><td rowspan="2">M T GAS TAURUS</td><td>Butane</td><td>9200</td><td>16008</td><td rowspan="2">36767</td></tr><tr><td>Propane</td><td>10500</td><td>20759</td></tr><tr><td rowspan="2">12</td><td rowspan="2">M T BW ENERGY</td><td>Butane</td><td>10000</td><td>16858</td><td rowspan="2">34111</td></tr><tr><td>Propane</td><td>10000</td><td>17358</td></tr><tr><td rowspan="2">13</td><td rowspan="2">M T GAS TAURUS</td><td>Butane</td><td>8400</td><td>14613.84</td><td rowspan="2">31228</td></tr><tr><td>Propane</td><td>8400</td><td>16613.69</td></tr><tr><td rowspan="2">14</td><td rowspan="2">M T KOBAL</td><td>Butane</td><td>9514</td><td>16443</td><td rowspan="2">35136</td></tr><tr><td>Propane</td><td>9498</td><td>18693</td></tr><tr><td rowspan="2">15</td><td rowspan="2">M T SERJEANT</td><td>Butane</td><td>8505</td><td>16443</td><td rowspan="2">33259</td></tr><tr><td>Propane</td><td>8522</td><td>16816</td></tr></table>	Sl. No.	Vessel Name	Cargo	Quantity (In MT)	Quantity (In KL)	Quantity (In KL)		Date Dec. 17 to Nov.18)					1	M T SCORPIO	Butane	9020	15153	30783	Propane	9016	15629	2	MT KOBAL	Butane	6483	10916	23064	Propane	6996	12148	3	MT TIRUMALA GAS	Butane	2073	3478	7771	Propane	2484	4293	4	MT FUJI GAS	Butane	4250	7137	14506	Propane	4244	7369	5	MT GAS COMMERCE	Butane	9500	16001	30773	Propane	8500	14771	6	MT SERJEANT	Butane	7506	12522	25451	Propane	7493	12929	7	M T SIROCCO	Butane	5504	8738	17069	Propane	4501	8331	8	M T KOBAL	Butane	8999	15054	30575	Propane	8980	15521	9	M T JAG VISHNU	Butane	11671	19534	38449	Propane	10944	18916	10	M T NOVA SCOTIA	Butane	1717	2972	11288	Propane	4216	8316	11	M T GAS TAURUS	Butane	9200	16008	36767	Propane	10500	20759	12	M T BW ENERGY	Butane	10000	16858	34111	Propane	10000	17358	13	M T GAS TAURUS	Butane	8400	14613.84	31228	Propane	8400	16613.69	14	M T KOBAL	Butane	9514	16443	35136	Propane	9498	18693	15	M T SERJEANT	Butane	8505	16443	33259	Propane	8522	16816
Sl. No.	Vessel Name	Cargo	Quantity (In MT)	Quantity (In KL)	Quantity (In KL)																																																																																																																																																
	Date Dec. 17 to Nov.18)																																																																																																																																																				
1	M T SCORPIO	Butane	9020	15153	30783																																																																																																																																																
		Propane	9016	15629																																																																																																																																																	
2	MT KOBAL	Butane	6483	10916	23064																																																																																																																																																
		Propane	6996	12148																																																																																																																																																	
3	MT TIRUMALA GAS	Butane	2073	3478	7771																																																																																																																																																
		Propane	2484	4293																																																																																																																																																	
4	MT FUJI GAS	Butane	4250	7137	14506																																																																																																																																																
		Propane	4244	7369																																																																																																																																																	
5	MT GAS COMMERCE	Butane	9500	16001	30773																																																																																																																																																
		Propane	8500	14771																																																																																																																																																	
6	MT SERJEANT	Butane	7506	12522	25451																																																																																																																																																
		Propane	7493	12929																																																																																																																																																	
7	M T SIROCCO	Butane	5504	8738	17069																																																																																																																																																
		Propane	4501	8331																																																																																																																																																	
8	M T KOBAL	Butane	8999	15054	30575																																																																																																																																																
		Propane	8980	15521																																																																																																																																																	
9	M T JAG VISHNU	Butane	11671	19534	38449																																																																																																																																																
		Propane	10944	18916																																																																																																																																																	
10	M T NOVA SCOTIA	Butane	1717	2972	11288																																																																																																																																																
		Propane	4216	8316																																																																																																																																																	
11	M T GAS TAURUS	Butane	9200	16008	36767																																																																																																																																																
		Propane	10500	20759																																																																																																																																																	
12	M T BW ENERGY	Butane	10000	16858	34111																																																																																																																																																
		Propane	10000	17358																																																																																																																																																	
13	M T GAS TAURUS	Butane	8400	14613.84	31228																																																																																																																																																
		Propane	8400	16613.69																																																																																																																																																	
14	M T KOBAL	Butane	9514	16443	35136																																																																																																																																																
		Propane	9498	18693																																																																																																																																																	
15	M T SERJEANT	Butane	8505	16443	33259																																																																																																																																																
		Propane	8522	16816																																																																																																																																																	

16	M T BW TOKYO	Butane	9980	17363	38143
		Propane	10500	20780	

Sl. No	Actual Working Hrs. (H/in to F/W)	Benchmark Pumping Hour	Actual Pumping (KL/Hr.)	Benchmark Pumping Rate (KL/Hr)
1	30.80	30.33	999	1015
2	24.90	22.72	926	1015
3	8.90	7.66	873	1015
4	16.70	14.29	869	1015
5	35.60	30.32	864	1015
6	25.10	25.07	1014	1015
7	20.80	16.82	821	1015
8	28.90	30.12	1058	1015
9	42.80	37.88	898	1015
10	13.50	11.12	836	1015
11	33.10	36.22	1111	1015
12	38.80	33.61	879	1015
13	30.00	30.77	1041	1015
14	32.60	34.62	1078	1015
15	30.40	32.77	1094	1015
16	42.40	37.58	900	1015

During 2017-18, 2.49 MMT of LPG was handled and it is expected that around 3 MMT of LPG will be handled in the current fiscal. In order to accommodate this increase in throughout as well as to cater to the increased number of vessels, it is imperative to increase the productivity and reduce the TRT of the vessels for optimal utilization of the jetties.

(iv).	To quantify the additional revenue per annum to be earned by the Port on account of proposal in reference.	<p>The increased handling of 0.51 MMT of LPG during the current fiscal is expected to generate additional wharfrage of around `5.5 Crores @ `107.73 per MT and `12.57 crores in terms of Vessel Related Charges @ ` 41.90 lakhs per vessel on an average.</p> <p>Incidentally, the average parcel load of LPG vessels is around 16,940 MT and for mobilizing 0.51 MMT of additional LPG, 30 additional vessels are likely to be handled.</p>																																													
(v).	Furnish draft Scale of Rates, incorporating the proposed benchmark pumping rate and incentive and penalty scheme.	<p>The Draft Scale of Rate incorporating the proposed Benchmark Pumping Rate an incentive & Penalty Scheme is as follows:</p> <p>“S.21.5.1 a)In case any liquid bulk cargo vessels working at Haldia Oil jetties fails to achieve the benchmark Pumping Rate indicated below, Penal Berth Hire Charges shall be levied extra.</p> <table> <tr> <th>Sl No</th><th>Cargo</th><th>Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]</th></tr> <tr><td>1</td><td>Ammonia Anhydrous</td><td>500</td></tr> <tr><td>2</td><td>Aviation Turbine Fuel</td><td>450</td></tr> <tr><td>3</td><td>Butane</td><td>800</td></tr> <tr><td>4</td><td>Furnace Oil</td><td>750</td></tr> <tr><td>5</td><td>High Speed Diesel</td><td>750</td></tr> <tr><td>6</td><td>Naphtha</td><td>900</td></tr> <tr><td>7</td><td>Propane</td><td>650</td></tr> <tr><td>8</td><td>Paraxylene</td><td>500</td></tr> <tr><td>9</td><td>Py Gas</td><td>500</td></tr> <tr><td>10</td><td>Superior Kerosene Oil</td><td>550</td></tr> <tr><td>11</td><td>Motor Spirit</td><td>550</td></tr> <tr><td>12</td><td>Crude Oil (Petroleum)</td><td>2700</td></tr> <tr><td>13</td><td>Bitumen</td><td>300</td></tr> <tr><td>14</td><td>Simultaneous discharge of Butane & Propane</td><td>1015</td></tr> </table> <p>b). Penalty / Incentive Norms</p> <p>(i). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.</p> <p>(ii). If the working time of the vessel (considering hauled in time till</p>	Sl No	Cargo	Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]	1	Ammonia Anhydrous	500	2	Aviation Turbine Fuel	450	3	Butane	800	4	Furnace Oil	750	5	High Speed Diesel	750	6	Naphtha	900	7	Propane	650	8	Paraxylene	500	9	Py Gas	500	10	Superior Kerosene Oil	550	11	Motor Spirit	550	12	Crude Oil (Petroleum)	2700	13	Bitumen	300	14	Simultaneous discharge of Butane & Propane	1015
Sl No	Cargo	Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]																																													
1	Ammonia Anhydrous	500																																													
2	Aviation Turbine Fuel	450																																													
3	Butane	800																																													
4	Furnace Oil	750																																													
5	High Speed Diesel	750																																													
6	Naphtha	900																																													
7	Propane	650																																													
8	Paraxylene	500																																													
9	Py Gas	500																																													
10	Superior Kerosene Oil	550																																													
11	Motor Spirit	550																																													
12	Crude Oil (Petroleum)	2700																																													
13	Bitumen	300																																													
14	Simultaneous discharge of Butane & Propane	1015																																													

		<p>completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hour or part thereof taken to complete the cargo operation of the vessel.</p> <p>(iii). Further, if the vessel's pumping rate exceeds the Benchmark Pumping Rate, then incentives will be provided as per the following: If the working time of the vessel (considering hauled in time till completions of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentives will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.</p> <p>(c). The above penalty/ Incentive Norms will be applicable for all the Liquid Cargoes handled at Haldia Oil Jetties (except Edible Oil) including for simultaneous discharge of Butane and Propane.</p> <p>(d). For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.</p> <p>(e). For non-achievement of the performance as stated above, the penalty will be imposed on the ship's owner / agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/ agent."</p>
--	--	---

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 01 November 2018 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief Power Point presentation of the proposal. The KOPT and the users/ user organisations have made their submissions at the joint hearing.

6.2. Based on the request made by one of the stakeholders viz., Indian Oil Petronas Pvt Ltd (IOPPL), at the joint hearing, the KOPT agreed to examine whether two different Benchmark Pumping Rates can be fixed for two different types of Vessels i.e. Very Large Gas Carrier (VLGC) and Mini Gas Carrier (MGC). Accordingly, the KOPT was requested vide our letter dated 12 November 2018 to examine the proposal whether it can propose two different Benchmark Pumping Rates for above said two different types of vessels namely higher Benchmark pumping rate for VLGCs and lower Benchmark pumping rate for MGCs and accordingly modify the proposal and submit the revised proposal.

6.3. In response, the KOPT vide its letter dated 21 December 2018 has stated that the suggestion of IOPPL was examined and no merit has been found for introduction of different pumping rates. The KOPT has stated that the pumping rates does not depend upon the size of the vessel but depends on capacity of pumps, availability of ullage, etc. By increasing the capacity of the pumps and making adequate availability of ullage, higher pumping rate can be achieving even for Mini Gas Carriers. Further, the same unloading arms and pipelines are used for discharging LPG against both the above category of vessels. It may not be out of context to mention that the current SOR approved by the Authority does not stipulate separate Benchmark Pumping Rate for either Propane or Butane, based on type of vessel. In view of the above, it has proposed to introduce Single Benchmark Pumping Rate of 1,015 KL per hour for simultaneous discharge of Butane and Propane irrespective of the type of size of vessels.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). In the general revision proposal filed by the KOPT in May 2016, the Kolkata Port Trust (KOPT) had proposed benchmark pumping rates for various types of liquid bulk cargo viz., Ammonia Anhydrous, Aviation Turbine Fuel, Butane, Furnace Oil, High Speed Diesel, Naphtha, Propane, Paraxylene, Py Gas, Superior Kerosene Oil, Motor Spirit, Crude Oil (Petroleum) and Bitumen. Since the introduction of benchmark pumping rate would bring in discipline in the handling of cargo and

vessels and would lead to faster turnaround of the vessels, this Authority vide its Order dated 17 November 2016 has approved the benchmark pumping rates as proposed by the port for various liquid cargo.

(ii). There are reported to be instances, where Butane and Propane are discharged simultaneously, and in the absence of specific benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane, the KOPT is not in a position to assess the performance of vessels discharging Butane and Propane simultaneously. Accordingly, the KOPT has come up with the proposal under reference seeking approval for the prescription of Benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane, as a separate entry, in its Scale of Rates. The proposal of KOPT has the approval of its Board of Trustees.

(iii). The submissions made by KOPT in its proposal dated 31 August 2018 alongwith the information/ clarification furnished by KOPT during the processing of the case in reference, are considered in this analysis.

(iv).(a). The separate Benchmark pumping rates as prevailing in the existing Scale of Rates of KOPT is 800 KL per hour in respect of Butane and 650 KL per hour in respect of Propane. In the proposal under reference, for simultaneous discharge of Butane and Propane, the KOPT has proposed Benchmark Pumping rate at 1015 KL per hour. The proposed Benchmark Pumping rate of 1015 KL per hour is calculated considering 40% higher of the average rate of the benchmark pumping rates fixed for the individual discharge of Butane and Propane i.e. $[(800 \text{ KL per hour for Butane} + 650 \text{ KL per hour for Propane}) / 2] \times 1.4 \text{ times}$.

(b). Considering that simultaneous discharge of Butane and Propane will be undertaken by using separate Marine Unloading Arms and pipelines, the Benchmark Pumping rate for simultaneous discharge should ideally be the sum of the two Performance Norms i.e. 1450 KL per hour. However, in consultation with the relevant stakeholders, the port has decided to initially fix the Benchmark Pumping Rate at 1.4 times the average of the two individual pumping rates i.e. 1015 KL per hour.

(c). Though the port has stated that the Benchmark Pumping Rate of 1015 KL per hour is based on the consultation with the relevant stakeholders, some of the stakeholder viz., Hindustan Aegis LPG Limited (HALL) and Atlantic Shipping Private Limited (ASPL) have reported that the said Benchmark Pumping Rate of 1015 KL per hour has been fixed arbitrarily by the KOPT.

(d). It is, however, to be noted that good number of vessels which have discharged Butane and Propane simultaneously at HDC have already achieved the proposed benchmark pumping rate of 1015 KL per hour. The KOPT has substantiated this position by furnishing details for a period of one year from December 2017 to November 2018. Further, the KOPT is of the view that the proposed benchmark pumping rate can also be achieved by other vessels, if the shippers upgrade their pumping capacity and make availability of ullage.

(v). From the statistics furnished by the KOPT for a period of one year from December 2017 to November 2018, it is seen that of the vessels which have achieved the benchmark pumping rate of 1015 KL per hour as reported by KOPT, none of the vessel is closer to the benchmark pumping rate if considered as the sum of the two Performance Norms i.e. 1450 KL per hour (800 KL per hour for Butane + 650 KL per hour for Propane). In such a scenario, it is not felt appropriate to theoretically fix the benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane at 1450 KL per hour, when it is known from the data that the same has not been achieved. Considering that this is the first occasion, wherein benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane is being fixed and taking into account the approval of the Board of Trustees, this Authority is inclined to prescribe benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane at 1015 KL per hour, for the time being, as proposed by the Port. The Port is advised to move towards fixing the benchmark pumping rate for simultaneous discharge of Butane and Propane at 1450 KL per hour, during the next review of the benchmark pumping rates.

(vi). In the existing Scale of Rates of KOPT, it is prescribed that in case any liquid bulk cargo vessels working at Haldia Oil jetties fail to achieve the indicated benchmark Pumping Rate, then Penal Berth Hire Charge equivalent to the Berth Hire charge payable by the vessel shall be levied extra. The KOPT has now proposed to revise the penal provision to the effect that:

(a). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.

(b). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hours or part thereof taken to complete the cargo operation of the vessel.

Given that the proposed penal provisions are seen to be in line with the penal provisions approved by this Authority vide its Order no. TAMP/59/2017-KOPT dated 14 November 2017, while prescribing Performance Norm based Incentive/ Penalty for handling Edible Oil through pipeline at HDC and considering that the Board of Trustees have approved the penal provisions, the proposed penal provisions is approved.

(vii). The KOPT has introduced a provision for incentive to the effect that if the working time of the vessel (considering hauled in time till completions of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentives will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved and that there will be no incentive for saving of time up to 2 hours. Since the said incentive provision is also seen to be in line with the incentive provision approved by this Authority vide its Order no. TAMP/59/2017-KOPT dated 14 November 2017, while prescribing Performance Norm based Incentive/ Penalty for handling Edible Oil through pipeline at HDC and considering that the Board of Trustees have approved the incentive provision, the proposed incentive provision is approved.

(viii). The KOPT has also proposed notes to the effect that for calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records and that for non-achievement of the performance, the penalty will be imposed on the ship's owner / agent and that for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/ agent. These provisions are also seen to be in line with the provisions approved by this Authority vide its Order no. TAMP/59/2017-KOPT dated 14 November 2017, while prescribing Performance Norm based Incentive/ Penalty for handling Edible Oil through pipeline at HDC and approved by the Board of Trustees of KOPT, and hence is approved.

(ix). As stated by KOPT, introduction of Benchmark Productivity norms for simultaneous discharge of Butane and Propane as well as performance norm based incentive/ penalty, is expected to bring an improvement in the performance of LPG tankers as well as other POL and chemical vessels, which in turn, is reported to increase the capacity of the Haldia Oil Jetties. The KOPT has quantified an additional revenue to the tune of about ` 18.07 crores, on account of expected increase in productivity on account of implementation of proposed benchmark pumping rate. It may be recalled that in the general revision Order of KOPT passed by this Authority in November 2016, a revenue gap to the tune of about ` 383 crores, has been left uncovered by the Port. The additional revenue that would be generated from handling of more cargo in future as estimated by KOPT at ` 18.07 crores, would get subsumed in the revenue gap and would not lead to any undue advantage to KOPT.

(x). Generally, the approval accorded by this Authority for any change in the existing Scale of Rates has a prospective effect. From the copy of Board Agenda Note of the meeting of Board of Trustees of KOPT held on 28 June 2018 attached to the subject proposal in reference, it is seen that the KOPT has proposed before its Board of Trustees that if the proposal is approved by the Board of Trustees, the same will be implemented pending approval of the TAMP. In other words, the KOPT appears to have already implemented the proposed provisions though the specific date of implementation is not made known. As per Clause 5.7.1 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2015, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the Scale of Rates of the particular port or any other major port, then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/ service. Further, as per Clause 5.7.3 and 5.7.4 of the Working Guidelines, with the submission of proposal, the port can simultaneously levy the proposed rate on an ad hoc basis in consultation with the concerned users, till the rate is finally notified. In the instant case, the KOPT, at the port level had held a meeting with the relevant stakeholders in May 2018, apprising them regarding the proposal. The port has submitted its proposal on 31 August 2018,

presenting a fait accompli situation to this Authority. It is not unreasonable to expect a port to take immediate timely action for modification of tariff or modification to the conditionalities to the Scale of Rates. Nevertheless, this Authority is inclined to accord approval to the proposed provisions with effect from date of implementation, based on the approval accorded by the Board of Trustees of KOPT.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the existing Section 21.5.1 of the KOPT Scale of Rates is revised and replaced with the following provisions:

“(a). In case any liquid bulk cargo vessels working at Haldia Oil jetties fails to achieve the benchmark Pumping Rate indicated below, Penal Berth Hire Charges shall be levied extra.

Sl No	Cargo	Benchmark Pumping Rate [KL/Hr]
1	Ammonia Anhydrous	500
2	Aviation Turbine Fuel	450
3	Butane	800
4	Furnace Oil	750
5	High Speed Diesel	750
6	Naphtha	900
7	Propane	650
8	Paraxylene	500
9	Py Gas	500
10	Superior Kerosene Oil	550
11	Motor Spirit	550
12	Crude Oil (Petroleum)	2700
13	Bitumen	300
14	Simultaneous discharge of Butane & Propane	1015

(b). **Penalty / Incentive Norms**

(i). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.

(ii). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hour or part thereof taken to complete the cargo operation of the vessel.

(iii). Further, if the vessel's pumping rate exceeds the Benchmark Pumping Rate, then incentives will be provided as per the following:

If the working time of the vessel (considering hauled in time till completions of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentives will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.

(c). The above penalty/ Incentive Norms will be applicable for all the Liquid Cargoes handled at Haldia Oil Jetties (except Edible Oil) including for simultaneous discharge of Butane and Propane.

(d). For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.

(e). For non-achievement of the performance as stated above, the penalty will be imposed on the ship's owner / agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/ agent.

(f). The Performance and Penalty / Incentive Norms as specified above will be effective from 26 June 2018 and its validity will remain co-terminus with the validity of the existing scale of rates of KOPT. ”

8.2. The KOPT is advised to suitably incorporate the above provisions in its Scale of Rates.

8.3. The revised Section 21.5.1 is deemed to have come into effect from the date of implementation and its validity shall remain co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of KOPT till 31 March 2019. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./534/18]